

26. April 2007
Presseausendung des ÖAMTC

Verkehr/Tunnel/Test/Straße/Sicherheit/Europa/ÖAMTC

ÖAMTC: Österreich bei Tunneltest 2007 geschlagen Jeder fünfte europäische Tunnel fiel durch, Österreichs "Einröhrige" als tickende Zeitbomben

Wien (OTS) - Österreich liegt beim europäischen Tunneltest 2007 insgesamt zwar erneut im Spitzenfeld, die Freude darüber ist aber verhalten. "Das Ergebnis darf nicht über die Blamage hinwegtäuschen, dass wir es fast zehn Jahre nach der Katastrophe im Tauern Tunnel noch immer nicht geschafft haben, endlich die zweite Röhre fertig zu stellen", kritisiert ÖAMTC-Tunnelexperte Willy Matzke. Insgesamt standen beim heurigen Tunneltest 51 europäische Straßentunnel auf dem Prüfstand, acht davon aus Österreich. Jeder fünfte europäische Testkandidat fiel durch. "Eindeutig zu viele in Zeiten moderner Tunnelrichtlinien", sagt der ÖAMTC-Experte.

Insgesamt erhielten 18 der 51 Testkandidaten die Note "sehr gut", elf Tunnel ein "gut", zwölf Röhren ein "ausreichend", "bedenklich" waren immerhin drei Tunnel und sieben erhielten mit "mangelhaft" die rote Karte. Den Testsieger stellt erstmals Kroatien. Platz zwei geht an Deutschland, ein tschechischer Tunnel schafft es auf den dritten Rang und der undankbare, aber verdiente vierte Platz geht an den österreichischen Herzogberg Tunnel. Den letzten Rang eroberten auch beim diesjährigen Test die Italiener. Obwohl es in Italien die meisten Straßentunnel Europas gibt, weigerten sich die Italiener erneut, Tunneltests zuzulassen. "So haben unsere Tester keinen Zugang zu den Tunnel im Kanaltal erhalten, die auf der Haupturlauberroute in den Süden liegen", kritisiert Matzke. Ausnahme ist die südtiroler Brenner Autobahn und die staatliche Straßengesellschaft ANAS. Aber nicht nur Italien, auch Norwegen hat mit drei "mangelhaft" ein erschreckendes Ergebnis eingefahren.

Dass es sich lohnt, alte Tunnel aufzurüsten, spiegelt sich in den Testergebnissen wider. "Dennoch ist bei weitem noch nicht alles saniert und renoviert, was einer Verbesserung bedarf", kritisiert Matzke. Defizite aufzudecken und die Öffentlichkeit darüber zu informieren, wird weiterhin die Hauptaufgabe von EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) sein, mit dem die EU-Kommission den ÖAMTC und zwölf seiner Partnerclubs beauftragt hat.

Aufrüsten im Tunnelland Österreich - Investitionen in Milliardenhöhe notwendig

Bei fast allen lebensgefährlichen einröhrigen Autobahntunnel in Österreich sind inzwischen die zweiten Röhren in Bau. Ab den Jahren 2008/2009 werden diese für Katschberg, Tauern, Roppen, Lainberg und dem Ganzsteintunnel der Semmering Schnellstraße (S6) bei Mürzzuschlag fertig gestellt. "Verzögerungen gibt es beim Pfändertunnel, die zweite Röhre wird erst heuer begonnen. Das heißt, bitte warten bis mindestens 2012", weiß Matzke. Auch die zweite Röhre des Gleinalmtunnel auf der Pyhrn Autobahn (A9) wurde noch nicht begonnen. Hier versucht man zuerst die Brucker Schnellstraße (S35) bei Bruck an der Mur als Ausweichstrecke fertig zu stellen. "Das Projekt hinkt allerdings dem Bauzeitplan um mehr als ein Jahr nach", sagt der ÖAMTC-Experte. Die einröhrigen Tunnel der Pyhrn Autobahn in Oberösterreich verfügen wenigstens über einen Fluchtstollen, was aber gefährliche Frontalkollisionen auch nicht verhindern kann. Am frühesten wird dort die zweite Röhre des Bocksrucktunnel gebaut werden müssen, weil hier der Berg den alten Tunnel schon gewaltig in die Zange genommen hat. Für den 13 Kilometer langen Arlbergtunnel wird gerade ein gemeinsames Netz an Querstollen mit dem parallel führenden Eisenbahntunnel gebaut, eine zweite Röhre ist dort nicht finanzierbar. "Der Bau der zweiten Röhren in Österreich wird noch

mehr als zehn Jahre dauern und erfordert Investitionen in Milliardenhöhe", weiß der ÖAMTC-Tunnelexperte.

Die Tunnelüberprüfungen erfolgen nach den Standards der geltenden Europäischen Tunnelrichtlinie. Die Ergebnisse der Tunneltests in den vergangenen Jahren haben zu dieser Sicherheitsrichtlinie geführt. "Die Sicherheitsstandards in Österreich liegen zwar über diesem geforderten Niveau, einige dieser Standards sind uns aber zu unsicher", sagt der ÖAMTC-Experte. Die in Österreich üblichen Pannenbuchten sind zu wenig, der Club fordert auch in Tunnel durchgehende seitliche Pannestreifen und Tunnelleingänge ohne Portal, an das man anprallen kann. Dieser Sicherheitsstandard wurde vom Club erstmals bei der Wiener Außenring-Schnellstraße (S1) zwischen Vösendorf und Schwechat durchgesetzt. "Nur so dürfen neue Tunnel in Zukunft in Österreich gebaut werden."

Der ÖAMTC kümmert sich beim Tunneltest gemäß dem Auftrag der EU auch speziell um Behinderte. In fast allen österreichischen Tunnel haben Rollstuhlfahrer die Möglichkeit, über Alarmknöpfe an den Wänden Brandalarm auszulösen oder eine Panne zu melden. Sie werden dann automatisch von Kameras erfasst. Die Fluchtwege über Querschläge (Verbindungen) in die zweiten Tunnelröhren sind auch mit Rollstühlen benutzbar.

Alle Ergebnisse zum ÖAMTC-Tunneltest 2007 finden sich im Detail auf der Homepage des Clubs unter www.oeamtc.at/tests/tunnel.

Aviso an die Redaktionen:

Eine Österreich- und Europa-Grafik sowie eine Übersichtstabelle und Fotos sind im ÖAMTC-Fotoservice unter www.oeamtc.at/presse abrufbar. Beta TV-Material ist bei der ÖAMTC-Öffentlichkeitsarbeit unter (0)1 711 99 1218 erhältlich.
(Schluss)

Rückfragehinweis:

ÖAMTC-Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: +43 (0) 1 711 99-1218
mailto:pressestelle@oeamtc.at
www.oeamtc.at

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0092

2007-04-26/10:00

261000 Apr 07